

5124

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget
des chemins de fer fédéraux pour l'année 1947.**

(Du 19 novembre 1946.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le budget pour l'année 1947 présenté par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux avec un rapport du 26 septembre 1946.

Le projet comprend:

- 1° Le budget de construction se montant à 92 470 000 francs, dont 69 306 900 francs de dépenses actives, c'est-à-dire portées au débit du compte des immobilisations, et 23 163 100 francs de dépenses non actives, c'est-à-dire portées au débit du compte d'exploitation;
- 2° Le budget d'exploitation s'élevant à 543 206 000 francs aux recettes et 393 735 700 francs aux dépenses, soit avec un excédent de recettes de 149 470 300 francs;
- 3° Le budget du compte de profits et pertes se montant, en produits, à 168 006 000 francs et, en charges, à 148 791 000 francs, soit un solde actif de 19 215 000 francs.

I. BUDGET DE CONSTRUCTION

Un nouveau procédé comptable a servi à établir le budget de construction de 1947. Les frais pour le renouvellement des installations figuraient jusqu'ici au budget d'exploitation. Le budget qui vous est soumis contient pour la première fois toutes les dépenses, aussi bien pour l'établissement ou l'achat d'installations nouvelles que pour le remplacement, l'agrandissement, le complètement et la transformation d'installations existantes. Du point de vue comptable, les dépenses se subdivisent en dépenses de construction actives et non actives. Les premières sont portées au débit du compte des immobilisations, tandis que les secondes grèvent le compte d'exploitation. Cette modification qui constitue une notable amélioration n'entraîne aucun changement du compte de résultats.

Cette nouvelle façon de comptabiliser a été introduite conformément au nouveau règlement concernant les comptes des immobilisations et des amortissements, que le département des postes et des chemins de fer devra encore approuver, d'entente avec le département des finances et des douanes, avant la fin de l'année en vertu de l'article 18, 2^e alinéa, du règlement du 15 février 1946 assurant l'exécution de la loi sur les chemins de fer fédéraux. Cette dérogation apportée à la loi sur la comptabilité des chemins de fer, n'est pas seulement justifiée matériellement. Elle l'est aussi du point de vue strictement légal. Aux termes de l'article 4 de la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral peut en effet autoriser des exceptions à la législation fédérale en matière de chemins de fer, en tant qu'elles portent uniquement sur les rapports internes entre la Confédération et les chemins de fer fédéraux. Or, tel est bien le cas en l'occurrence. Du reste, nous avons l'intention, lors de la prochaine révision de la loi sur les chemins de fer, d'introduire dans celle-ci les principales dispositions relatives à la comptabilité des chemins de fer et d'abroger la loi sur la comptabilité. Le nouveau procédé adopté par les chemins de fer fédéraux permettra notamment d'introduire dans cette entreprise une comptabilité industrielle moderne, car il est plus clair et offre une meilleure vue d'ensemble.

Pour 1947, le budget prévoit un total de dépenses de 92,5 millions de francs, dont 69,3 millions à la charge du compte des immobilisations et 23,2 millions à celles du compte d'exploitation.

En vertu de l'article 18, 1^{er} alinéa, de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux, les chambres peuvent, sous réserve du 3^e alinéa de cet article, mettre au plus les ressources provenant des amortissements industriels à la disposition de l'administration pour les acquisitions et les constructions. Le budget prévoit 71,6 millions de francs d'amortissements sur les immobilisations; les dépenses de construction à la charge du compte des immobilisations atteignent 69,3 millions de francs. Par conséquent, le budget de construction est inférieur de 2,3 millions de francs au montant du crédit que l'Assemblée fédérale pourrait allouer d'elle-même aux termes de la loi.

S'il avait été établi sur la même base que les budgets précédents, le budget de construction pour 1947 serait supérieur de 7,5 millions de francs à celui de 1946 et de 9,3 millions de francs aux dépenses de construction du compte de 1945. Pour les travaux en cours et les travaux neufs, l'augmentation des dépenses est due exclusivement au renchérissement. C'est uniquement aux renouvellements et aux améliorations des installations que l'on enregistre, par rapport aux années précédentes certains accroissements des dépenses urgentes. Mais ces travaux seront exécutés surtout par le personnel des chemins de fer fédéraux, de sorte que le marché du travail ne se trouvera pas chargé de ce fait. Nous donnons ci-dessous un aperçu des dépenses de construction, réparties selon leur destination:

	A la charge du compte des immobilisations fr.	A la charge du compte d'exploitation fr.	Total fr.
1. Electrification	6 100 000	775 000	6 875 000
2. Commande automatique des trains, installations, mobilier et ustensiles, imprévu (direction générale)	1 638 000	230 300	1 868 300
3. Travaux en cours et travaux neufs (dans les arrondissements)	16 786 800	3 298 600	20 085 400
4. Renouvellements et petits travaux de complètement (dans les arrondissements).	24 387 500	15 046 500	39 434 000
5. Véhicules	16 820 000	3 604 000	20 424 000
6. Entreprises accessoires:			
a) Usines électriques	2 633 000	65 000	2 698 000
b) Ateliers	916 500	143 700	1 060 200
c) Economat	17 500	—	17 500
d) Service des bateaux sur le lac de Constance.	7 600	—	7 600
Total	69 306 900	23 163 100	92 470 000

Dès 1948, il n'y aura plus que quelques lignes, d'une longueur totale de 106 km, qui ne seront pas électrifiées. Les chemins de fer fédéraux en différeront l'électrification afin de contribuer aux mesures d'équilibre économique.

II. BUDGET D'EXPLOITATION

L'évaluation des *recettes de transport* n'a plus, comme les années antérieures, été faite sur la base des recettes probables de l'année précédente et des recettes de la dernière année d'avant-guerre. Maintenant, elle tient aussi compte du développement du commerce extérieur et du trafic de transit escompté, ainsi que des perspectives du trafic interne.

Voici, comparés aux chiffres antérieurs, les recettes de transport inscrites au budget de 1947 :

	Compte de 1938	Compte de 1945	Budget de 1946	Budget de 1947
	en millions de francs			
Service des voyageurs	131,9	254,3	225,0	238,0
Trafic des marchandises	175,7	238,7	243,0	286,0
Total	307,6	493,0	468,0	524,0

Après avoir dépassé, pour la première fois en 1945 depuis que les chemins de fer fédéraux existent, les recettes-marchandises, les recettes-voyeurs leur ont été de nouveau inférieures en 1946; selon toutes probabilités, les recettes-marchandises continueront à l'emporter en 1947 également.

Le budget des *dépenses d'exploitation* pour 1947 comparé aux chiffres de ces dernières années donne le tableau suivant:

Compte de 1938	Compte de 1945	Budget de 1946	Budget de 1947
en millions de francs			
216,2	361,9	373,2	393,7

Comparées à celles du compte de 1938, les dépenses inscrites au budget de 1947 marquent une hausse de 82,1 pourcent.

La nouvelle progression des dépenses d'exploitation est due en majeure partie à l'augmentation des allocations de renchérissement et à l'accroissement de l'effectif du personnel. Dans le budget de 393,7 millions de francs, il a été tenu compte, pour un montant total de 16 200 000 francs, des répercussions de l'arrêté fédéral du 11 octobre 1946 relatif à l'allocation d'indemnités de renchérissement au personnel. Pour la première fois, les dépenses d'exploitation figurent au budget sans les frais de renouvellement.

La modification apportée au mode de comptabilisation, dont il a déjà été question dans le chapitre consacré au budget de construction, a pour effet que le budget d'exploitation ne contiendra plus désormais que les frais d'entretien proprement dits. Les frais de renouvellement, dits actifs, sont inscrits au débit du compte des immobilisations; en revanche, les amortissements industriels ont augmenté d'autant.

III. BUDGET DU COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Le budget du compte de profits et pertes pour l'exercice de 1947 comprend les principaux articles suivants:

<i>Produits:</i>	Fr.	Fr.
1. Excédent des recettes d'exploitation	149 470 300	
2. Produits divers	18 535 700	168 006 000
	<hr/>	
<i>Charges :</i>		
1. Intérêts	50 901 400	
2. Amortissements industriels	72 774 700	
3. Autres charges	25 114 900	148 791 000
	<hr/>	
Solde actif		<u>19 215 000</u>

La charge d'intérêts a diminué de 5,7 millions de francs par rapport au budget de 1946, et de 50,9 millions de francs par rapport au compte de 1945. Le désendettement des chemins de fer fédéraux opéré le 31 décembre 1945 représente une décharge d'intérêts de 42,6 millions de francs, nombre rond. La conversion d'emprunts et la réduction des dettes courantes ont ainsi apporté un allégement. Les amortissements inscrits au budget de 1947 sont supérieurs de 23 millions de francs environ à ceux du budget de 1946 et du compte de 1945. Cette augmentation provient, pour un montant de 8,2 millions de francs, de l'inclusion, dans les amortissements, des frais généraux et des dépenses pour installations d'infrastructure qui n'étaient jusqu'ici pas soumises à l'amortissement courant, et pour un montant de 1,8 million de francs, de l'augmentation des amortissements des entreprises accessoires et de l'accroissement des amortissements opérés sur les valeurs immobilisées. Le solde de 13 millions de francs représente l'amortissement supplémentaire de la superstructure calculé conformément au nouveau règlement des amortissements. Mais cet amortissement supplémentaire ne constitue pas un surcroît de charges pour le compte annuel, parce qu'il remplace les frais de renouvellement de la superstructure non couverts par le fonds de renouvellement, lesquels étaient supportés jusqu'ici par le compte d'exploitation.

En 1947, les ressources provenant des amortissements industriels et du solde actif suffisent à couvrir les besoins en capitaux pour le remboursement d'emprunts et les dépenses de construction au débit du compte des immobilisations. Il ne sera donc pas nécessaire de faire de nouveaux appels de fonds.

IV. REMARQUES FINALES

Etant donné le renchérissement considérable des fournitures et des constructions, les chemins de fer fédéraux auront bientôt atteint, sans aménager de nouvelles installations bien importantes, le montant maximum des ressources provenant des amortissements industriels dont ils peuvent disposer en vue de nouvelles immobilisations. Il importe donc d'autant plus d'autoriser les chemins de fer fédéraux à opérer sur le compte des immobilisations les amortissements industriels qui satisfont le plus possible à l'obligation légale d'une gestion conforme aux principes d'une saine économie. Ce sont les chambres fédérales elles-mêmes qui ont voulu insérer dans la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux la disposition selon laquelle ceux-ci doivent être administrés et exploités non seulement selon les principes économiques mais encore selon ceux d'une « saine économie ». Or le cours des choses durant ces dernières années a montré que tel ne peut être le cas que si toutes les installations sujettes à une dépréciation technique ou commerciale sont soumises à l'amortissement régulier. C'est de cette façon seulement qu'est assurée la conservation économique des installations existantes. C'est pourquoi, dans le budget de 1947, les chemins de fer fédé-

raux ont inclu dans l'amortissement courant le chapitre des frais généraux et toutes les installations d'infrastructure. Les frais généraux remontent pour leur majeure partie à l'époque de la construction des chemins de fer et auraient tout aussi bien pu être répartis directement entre les installations ferroviaires et amortis en même temps que celles-ci, car ils ne constituent pas une valeur en eux-mêmes. Différentes raisons sont à l'origine de la méthode de comptabilisation qui a été appliquée aux frais généraux en vertu de la première ordonnance de 1884 sur la comptabilité, mais elles ont perdu aujourd'hui toute valeur à la lumière des enseignements de la science de l'organisation commerciale des entreprises. L'infrastructure est également soumise à une dépréciation matérielle, quoique lente, mais surtout à une dépréciation commerciale. Si les chapitres des immobilisations n'ont pas été retenus par le message de 1943 sur l'assainissement des chemins de fer fédéraux pour le calcul des non-valeurs, c'est surtout parce que leur amortissement rétroactif, opéré au moyen des deniers publics, aurait entraîné une charge supplémentaire de 231 millions de francs qu'il n'était pas possible d'imposer à la Confédération à cause de sa situation financière. Il n'est pas question, aujourd'hui non plus, de procéder à semblable amortissement rétroactif; en revanche, il faut qu'à partir de 1946, les immobilisations soient comprises dans l'amortissement courant, c'est-à-dire amorties par les chemins de fer fédéraux au moyen de leurs propres ressources.

Au sujet du budget d'exploitation, il sied de faire remarquer qu'il a été établi sur la base de prudents pronostics quant au cours probable des choses.

Nous nous prononcerons sur l'emploi de l'excédent prévu au budget du compte de profits et pertes une fois seulement que le solde actif réel sera connu. La décision dépendra de celle qui aura été prise au sujet de l'excédent probable de 1946 lors de l'approbation des comptes du premier exercice qui suivra le désendettement des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral a tenu à ne pas faire appliquer les nouvelles prescriptions relatives aux amortissements avant que les chambres aient accepté les propositions énoncées ci-dessus. Le règlement relatif aux immobilisations et aux amortissements ne sera donc édicté qu'après l'approbation du présent budget.

V. PROPOSITION

Vu l'article 8 de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous

proposer

d'approuver le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1947 conformément aux propositions du conseil d'administration.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 19 novembre 1946.

Au nom de la Confédération suisse:

Le président de la Confédération,

KOBELT.

Le chancelier de la Confédération,

LEIMGRUBER.

6094

(Projet.)

Arrêté fédéral

approuvant

le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1947.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux du 26 septembre 1946;

vu le message du Conseil fédéral du 19 novembre 1946,

arrête :

Article unique.

Les budgets des chemins de fer fédéraux pour l'année 1947 sont approuvés avec les montants suivants:

- 1^o Le budget de construction, s'élevant à 92 470 000 francs, dont 69 306 900 francs au débit du compte des immobilisations et 23 163 100 au débit du compte d'exploitation;
- 2^o Le budget d'exploitation, s'élevant à 543 206 000 francs aux recettes et à 393 735 700 francs aux dépenses;
- 3^o Le budget du compte de profits et pertes, s'élevant à 168 006 000 francs aux produits et à 148 791 000 francs aux charges.

6094

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1947. (Du 19 novembre 1946.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1946
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5124
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.11.1946
Date	
Data	
Seite	1047-1053
Page	
Pagina	
Ref. No	10 090 605

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.